

العنوان:	البحرية الإسلامية في مصر في العصر الأموي (41 - 100هـ / 661 - 718م)
المصدر:	مؤتمر : العرب والبحر عبر عصور التاريخ - حصاد 23
الناشر:	اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة
المؤلف الرئيسي:	العناني، مها سعد
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2015
مكان انعقاد المؤتمر:	القاهرة
الهيئة المسؤولة:	اتحاد المؤرخين العرب
الشهر:	ديسمبر
الصفحات:	153 - 178
رقم MD:	1079298
نوع المحتوى:	بحوث المؤتمرات
اللغة:	Arabic
قواعد المعلومات:	HumanIndex
مواضيع:	تاريخ مصر، مصر الإسلامية، الدولة الأموية، البحرية الإسلامية، البحرية المصرية، صناعة السفن
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/1079298

البحرية الإسلامية في مصر في العصر الأموي

(٤١ -١٠٠هـ / ٦٦١- ٧١٨م)

د. مها سعد العنانى

مدرس التاريخ والحضارة الإسلامية

- كلية الآداب - جامعة حلوان

البحرية المصرية

كان للبحرية والبحارة المصريين دوراً هاماً فى مصر، قبل الفتح الإسلامى، نظراً لموقع مصر المتميز بين البحر المتوسط فى الشمال، والبحر الأحمر (القُلْزُم) فى الشرق، ونهر النيل الذى يمر فى وسطها، مما أدى لامتياز مصر بصناعة السفن، مما واستخدامها فى التجارة مع كل العالم القديم آنذاك، فتمتعت مصر بمركز تجارى هام؛ جعل لها مكانة فريدة فى التجارة العالمية على مر العصور [١].

و مدى تقدم أمة من الأمم يقاس بإنجازاتها الحضارية والثقافية، ويعتبرفتح العرب لمصر (٢٠هـ/ ٦٤١م) نقطة تحول كبرى فى تاريخ مصر والعرب السياسي والحضارى، بل وفى تاريخ العالم القديم آنذاك .

وحملت دفات المصادركتابات عن البحرية المصرية ، ومن أهم تلك الكتابات التى اعتمدت عليها الدراسة : البرديات التى أثبتت أهميتها العظمى فى كتابة التاريخ، لاسيما تاريخ مصر – فهى من أصدق المصادر الى تناولت بين طياتها حقائق تاريخية هامة، واستخدمت كأساس تقوم عليه أيه دراسة فى تاريخ مصر [٢].

ومن أهم مجموعات البرديات المعروفة باسم أفروديتو – (كوم أشقوه) [٣] The Aphrodito Papyri. أو مجموعة كوم أشقوة، أو مجموعة قرة بين شريك [٤] (٩٠ هـ ٩٠٦هـ/ ٧٠٩- ٧١٥م). وألقت تلك المجموعة شعاعاً من النور على صناعة السفن، وأظهرت مهارة المصريين فى تلك الصناعة، ومهارة الملاحين المصريين، وتقدير الحكومة الإسلامية المركزية لتلك المهارة، ومدى الاستفادة منها على يد الأمراء المسلمين فى مصر آنذاك [٥]. واعتمد الباحث بشكل أساسى على تلك المجموعة التى قام بترجمتها. د/ على محمد فهمى [٦]، وقام بإعادة الترجمة والتحقيق د/ جاسر أبو صفية [٧]، بالإضافة الى المصادر الإسلامية [٨] والقبطية [٩] والبيزنطية [١٠] التى تناولت بين طياتها أحداثاً تاريخية هامة عن تاريخ مصر والعرب، وحملت دفات تلك المصادر إشارات حول أنواع السفن التجارية والقتالية، وكذلك أنواع الأسلحة التى تحملها، وأخبار النواتية . البحارة المصريين، ومدى استفادة الخلفاء والولاة المسلمين من براعتهم البحرية .

الواقع أن العرب لم يجهلوا البحر فى جاهليتهم، فقد عرف أهل الجنوب بناء السفن، وباشروا نوعاً من التجارة البحرية النشطة قبل الإسلام[١١] .

فكان اليمنيون ينقلون هذه المتاجر فى سفن البحر أو قوافل البر، وكان لهم ميناء (فرضة) تسمى موزا أو مخا Muza وهو ميناء حيوى يعج بالسفن والتجارة والتجار، يبنون فيه السفن الكبرى لقطع المحيط الهندى وموانى عدن وقانا (حصن غراب) وظفار ومسقط [١٢]. وتنقل البضائع لسفن البحر الأحمر إلى خليج العقبة. أو ترسو السفن فى القصير على البحر الأحمر [١٣]. واستخدم العرب نوعين من السفن يعرف باسم (الدُّهو Dhow) عبارة عن مركب شراعى؛ كان مألوفاً فى شواطئ الجزيرة العربية وشرق إفريقيا [١٤].

ومنحت الدولة البيزنطية للعرب حق المرور التجارى بأراضيها، وأستخدموا سفنهم للإبحار عبر البحر الأحمر، وكانوا حلقة اتصال بين الشرق والغرب والشمال والجنوب، وحصلوا على أرباح هائلة من هذه الوساطة التجارية [١٥].

يجب الإشارة إلى أن العرب كان لديهم معرفة وخلفية حول صناعة السفن، قبل انتشار الإسلام [١٦]. ولاسيما عرب الجنوب اليمنيون الذين شاركوا بكثرة فى فتح مصر[١٧]. وأن معظم القبائل التى سكنت مصر كانت قبائل يمنية [١٨].

وتظهر الأهمية الاقتصادية البحرية لمصر فيما يعرف بالشحنة السعيدة، حيث يتم شحن القمح المصرى عن طريق الاسكندرية الى روما، ثم إلى بيزنطة فيما بعد، وكان الوالى فى مصر مسئولاً عن تصدير الحبوب الى القسطنطينية (عاصمة الدولة البيزنطية)، ومن ثم عاقب رباناً عقاباً شديداً على تحطيم سفينته، وفقدان القمح الذى كان فيها [١٩]. وامتلكت الكنيسة اسطولاً ضخماً لها استخدمته فى التجارة، وتملك عدد من الأفراد داخل مصر عدد من السفن أيضاً [٢٠].

وعد أصحاب السفن وأربابها، وأمناء الشحن فى الإسكندرية، من أغنى طبقات المجتمع فى المدينة فى تلك الفترة، جيث شجع الأباطرة البيزنطيون أصحاب السفن والتجارة، وتكونت جمعيات لهم تعرف باسم الملاحة فى البحار وفى مياه الانهار، (Navicularii nautae)، ولهم أفرع فى مختلف الولايات [٢١].

تبدأ علاقة المسلمين بالسفن المصرية منذ إرسال الرسول (ص) دحية بن خليفة الكلبى مبعوثه الى المقوقس حاكم مصر، الذى التقى به فى الإسكندرية، وإنه ركب سفينة حتى وصل إليه [٢٢] .

– ومع عملية فتح المسلمين لمصر، يذكر يوحنا النقيوسى[٢٣] إنه حين نجح عمرو ابن العاص فى فتح أم دنين[٢٤]، واستولى على عدد من السفن الكبيرة؛ التى كان فى أمس الحاجة إليها لنقل جنوده عبر النهر، وضع جسراً من المراكب عبر النيل من بابليون الى الروضة، ومن الروضة الى الجيزة [٢٥] .

وأول إشارة لدى ابن عبد الحكم عن استخدام جيش الفتح للسفن؛ حينما ركب رسل المسلمين السفن الى حصن بابليون من جزيرة الروضة لعقد مفاوضات الصلح [٢٦] .

وذكر السنكسار[٢٧] القبطى اليعقوبى . المصرى . وساويرس بن المقفع [٢٨]، أن عمرو بن العاص كان يصطحب معه فى جيش الفتح بحارة من العرب، وأنه أثناء فتح الاسكندرية استخدم عدداً من السفن التى كان قد استولى عليها من فتح حصن بابليون؛ فى فتح الاسكندرية، وأن أحد هذه السفن قد وحل فى الماء وربطوه بالحبال، فلم يتحرك حتى حركة التكس سانوتيوس [٢٩] ، ويبدو أنه كان رئيس السفن فى فتح الاسكندرية. حيث أعان الأقباط المسلمين فى فتح مصر.

وكان عمرو بن العاص على سفينة هذا التكس، وكانت تلك السفن والمراكب بها زاد العسكر واثقاله وحوائج [٣٠] أى المؤن التى يحتاجها الجنود فى الفتح.

يتضح من تلك الرواية أن دور الأقباط فى الفتح الإنزال – الضيافة – الجسور – الأسواق ، ويذكر ابن عبد الحكم أن الأقباط استخدموا أثناء الفتح فى السفن، كملاحين وعمال وليسوا كمقاتلين.

رفض الخليفة عمر بن الخطاب لبناء اسطول :

وبالرغم من تلك السفن التى ساعدت المسلمين فى فتح مصر؛ الا أن الخليفة عمر بن الخطاب (١٣– ٢٣هـ/ – ٦٣٤ . ٦٤٤م) رفض أن ينزل المسلمين فى مكان يحول الماء بينه وبينهم، ورفض اتخاذ عمرو بن العاص للإسكندرية . عاصمة . منزلاً للمسلمين [٣١] التى كانت لما يقرب من عشرة قرون عاصمة لمصر قبل الفتح الإسلامي .

ومن خطط الفسطاط أورد ابن عبد الحكم [٣٢] انه كان من ضمن الخطط بنو بحر، وهم قوم من الأزد، ثم شرعوا الى البحر، ويبدو أن هؤلاء البحارة العرب الذين صحبوا جيش عمرو بن العاص فى مصر وكان لهم دور فى فتح الأندلس، حيث وجدت قرية على اسمهم فى الأندلس تسمى البحريين [٣٣]، وطائفة من سلامان البحر حتى شرعوا في البحر، وكنانة من فهم حتى شرعوا فى البحر[٣٤].

وكان الطريق النهرى من الاسكندرية الى الفسطاط، ثم الى باقى انحاء مصر، يستخدم فيه السفن النهرية الخاصة بالأقباط، فحينما تولى عبد الله بن سعد بن أبى سرح ولاية مصر بعد عمرو بن العاص (٢٥هـ) وكان فى قرية ديموشيه بالفيوم؛ أراد أن يكون فى الفسطاط، فى صلاة الفجر، فطلب من أحد الأقباط أصحاب المراكب أن يسير به من الفيوم الى الفسطاط، نظير اعطائه خمسة دنانير [٣٥].

وهناك عدة أسباب دفعت المسلمين الى إنشاء الأسطول والاهتمام بالبحرية المصرية، فى عهد الخليفة عثمان بن عفان (٢٣- ٣٥هـ/٦٤٤- ٦٥٥م) تمثلت فى: حماية الثغور الإسلامية، وخاصة الاسكندرية، من الهجمات البيزنطية على السواحل المصرية، مثل حملة مانويل الخصى [٣٦] (٢٥هـ/٦٤٥م) انتقاض الاسكندرية [٣٧]، وموقعة نقيوس [٣٨] (٢٥هـ/ ٦٤٥م)، وتأمين الفتوحات الإسلامية، ودعم فتوحات الوالى معاوية بن ابى سفيان[٣٩]، اثناء فتح الجزر التى تقع شمال سواحل بلاد الشام، مثل فتح قبرص Cyprus (٢٨هـ/٦٤٩م) وأرواد. وقد ذكر الطبرى ان الخليفة عثمان بن عفان أرسل الى قائده بمصر، عبد الله بن سعد بن أبى سرح، بضرورة دعم جند الشام، وترك فتح إفريقية والأندلس، ونص رسالة الخليفة :

"- أما بعد - فإن القسطنطينية إنما تفتح من قبل الأندلس، وانكم أن فتحتموها كنتم شركاء من يفتحها فى الأجر والسلام"[٤٠].

تعد معركة ذات الصوارى[٤١] (فونيكة) [٤٢] (٣٤هـ - ٦٥٤م) حداً فاصلاً فى الصراع البحرى بين المسلمين والبيزنطيين، لأنها أول اختبار حقيقى لأسطول المسلمين ضد الأسطول البيزنطى ، حيث انتهت تلك المعركة الشديدة، بهزيمة البيزنطيين، وإصابة الإمبراطور قنسطانز الثانى(٦٤١- ٦٦٨م/٢١-٤٨هـ) ببعض الجروح [٤٣].

وأظهرت تلك المعركة مدى براعة المسلمين القتالية، حينما قاموا بربط مراكبهم بمراكب الروم، وحولوا دفة المعركة البحرية الى معركة برية [٤٤]، وأثبتت قوة المسلمين الفعلية ضد الأسطول البيزنطى [٤٥].

كانت أنواع السفن الذى استخدمها المسلمون: السفينة، والمركب، والقارب، وكانت الأدوات المستخدمة فى القتال: النبل، والنشاب، والحجارة. وبعد أن نفدت تلك الذخيرة (وكانت الغلبة للروم) حيث كادت الروم أن تهزم الأسطول الإسلامى، فقام المسلمون بربط المراكب ببعض، واقتتلوا بالسيوف فانهزم الروم. وكان المسلمون يصطحبون معهم زوجاتهم فى تلك المعركة [٤٦].

ومن نتائج هذه المعركة: أن البيزنطيون فقدوا سيادتهم البحرية التى كانوا ينفردون بها فى البحر، وتخلى الإمبراطور قسطانز عن رغبته فى استعادة ما استولى عليه المسلمون، وبدأ البيزنطيون يعملون على إصلاح أسطولهم المتهالك [٤٧].

وأخذ العرب يكيفون وضعهم الجديد كقوة من قوى البحر المتوسط ونجحوا فى أن يصنعوا لأنفسهم قوة بحرية خطيرة، ظهرت شدتها فى موقعة ذات الصوارى (٣٥- ٦٥٥م) [٤٨].

- ولكن لم يستفد المسلمون من نصرهم فى تلك المعركة ؛ لأنهم انشغلوا بالفتن الداخلية التى أعقبت مقتل الخليفة عثمان بن عفان فيما يعرف بأحداث الفتنة الكبرى (٣٥هـ / ٦٥٦م) [٤٩].

البحرية فى الخلافة الأموية:- (٤١هـ - ١٣٢هـ)[٥٠]

ومع بداية الدولة الأموية؛ اهتم الخلفاء الأمويون بالأسطول اهتماماً خاصاً، بسبب موقعهم بالقرب من الدولة البيزنطية؛ وعاصمة الخلافة الأموية فى دمشق، فأسس وثبت هذا الاهتمام بالبحرية: الخليفة الأموى الأول معاوية بن أبى سفيان (٤١هـ- ٦٠هـ) [٥١].

كان لدى العرب القدرة على استيعاب حضارات الآخرين وتشرب أصولها، وتحولت البلاد التى فتحها العرب، واستقروا فيها، لمراكز حضارية كبرى، ونشاط فكرى واقتصادى وعمران شامل [٥٢].

فبدأت الدولة الأموية تستفيد من خبرة وفنون البحارة السوريين والمصريين، فى هجماتهم ضد الدولة البيزنطية وحماية موانيهم، وتحول الأسطول الإسلامى والمصرى، من الدفاع والحماية، الى الهجوم والفتح والمباغته.

وأظهر خلفاء عبد الله بن سعد بن أبى سرح، الذين تولوا ولاية مصربعده – عناية كبرى بأمر الأسطول[٥٣]، فوالى مصر مسلمة بن مخلد (٤٧- ٦٢ هـ/ ٦٦٧- ٦٨١م)، ولّى عابس بن سعيد المرادى(٥٤) الأسطول فى مصر؛ حيث كان يسمى فى المصادر "إنه تولى البحرية"، وتعرضت مدينة البرلس المصرية عام (٥٣هـ/٦٧٣م) لهجمات من الأسطول البيزنطى[٥٥] وبسبب تلك الإغارة بدأ التفكير في إنشاء دار لصناعة السفن عام (٥٤هـ/٦٧٤م) فى الجزيرة[٥٦]. ولم تكن تلك الدار أول دار لصناعة الأسطول فى مصر.

وبالرجوع للدراسات البيزنطية عن مصر، قبل الفتح الإسلامى، تبين أن المراكز التى اتخذت كدور لصناعة السفن فى مصر، كانت نفس الأماكن لدور الصناعة فى الفترة البيزنطية.[٥٧] مع تغيير طفيف، حيث إن اتخاذ دار صناعة الجزيرة كان من قبل المسلمين وحدهم عام(٥٤هـ).

ويبدو أن عبد الله بن سعد أبى السرح كان هو الذى أعاد افتتاح دور الصناعة السابقة فى مصر للبيزنطيين: الإسكندرية– القُلزُم"، وهو الذى أنشأ الهرى[٥٨] (مكان تجميع خراج مصر) و الديوان.

وفى فترة خلافة يزيد بن معاوية (٦٠– ٦٤هـ) عين مسئول خلقدونى فى الإسكندرية، يكون مسئولاً عن البحارة (النواتية)، وإنه احتاج فى هذا العام الى (سبعة ألاف دينار) لإنفاقها على الأسطول المصرى[٥٩].

وحرص ولاة مصر، فى العصر الأموى، على الاهتمام بخليج أمير المؤمنين الذى يصل بين النيل وبحر القُلزُم، وذلك لحمل الطعام منه لأهل الحرمين، وجرت فيه السفن[٦٠]. وحملت فيها الطعام والكسوة والبقل والعدس والخل[٦١]. وكانت تنزل تلك السفن ميناء الجار[٦٢]. فيتم توزيع الطعام عن طريق صكوك، وحتى عهد مروان بن الحكم (٦٤. ٦٥هـ) كان يوزع الطعام بصكوك[٦٣]. ووجدت بردية ترجع لعهد قرة بن شريك (٩٠– ٩٦هـ) تتحدث عن تعجيل متاع القلزم، قبل أن تقل مياه خليج أمير المؤمنين [٦٤] .

وأثناء ثورة عبد الله بن الزبير بن العوام، تم استغلال الأسطول المصرى فى الصراع بينه وبين الدولة الأموية بقيادة الخليفة مروان بن الحكم (٦٥هـ) ؛ حيث تولى مصر من قبل عبد الله بن الزبير بن العوام: الوالى عبد الرحمن بن عتبة بن جَحْدم، وفى عام (٦٥ هـ) أرسل ابن جحدم مراكب فى البحر للشام ضد الدولة الأموية، بقيادة الأكدر بن حمام بن عامر بن صعب سيد لخم وشيخها [٦٥] ، ولكن نزلت على المراكب عاصفة وغرق بعضها؛ ونجا أميرها الأكدر وعاد الى الفسطاط.[٦٦].

وبالرغم من مجئ مروان بن الحكم الى مصر، وعقده صلح مع اتباع عبد الله بن الزبير حتى أنه أعطى مالاً كثيراً لواليها من قبله (ابن جحدم) إلا إنه قام بقتل الأكدر الذى كان أميراً على الأسطول فى حملة ضده [٦٧].

وفى فترة ولاية عبد العزيز بن مروان (٦٥هـ – ٨٦هـ) على مصر: قام ببناء مدينة حلوان عام (٧٠هـ) وأنشأ فيها ميناءً خاصاً تسير فيه السفن الى الفسطاط ثم الى الأسكندرية[٦٨].

فقد استغل الأسطول المصرى لقتال زعيم الثورة عبد الله بن الزبير بن العوام، وبسبب تحكم عبد العزيز بن مروان فى ولاية مصر فإنه فى عام (٧٢هـ) صرف بعث البحر إلى مكة، ثم لقتال ابن الزبير. وجعل عليهم مالك بن شراحبيل الخولاني، وهم ٣٠٠٠ رجل، منهم عبد الرحمن بن يجنس مولى ابن عدى من نجيب، وقتل ابن الزبير فى جمادى الأخر ٧٣هـ وتم القضاء على ثورته [٦٩].

وفى ولاية عبد العزيز بن مروان أُنشئت دار لصناعة السفن فى إفريقية[٧٠]، وكان الإشراف عليها من قبل والى مصر، طيلة القرن الأول الهجرى.[٧١]

– وحاول الروم عام (٩٠هـ/ ٧٠٩م) الإغارة على دمياط، وأسر خالد بن كيسان قائد الأسطول [٧٢]...

مراكز الصناعة وموانئ السفن فى مصر الإسلامية:

كان اسم الصناعة فى مصر يرتبط بمكان بناء السفن، وكانت الصناعة بالجزيرة، وقد تأسست عام (٥٤هـ- ٦٧٤م) فسميت بجزيرة الصناعة، وجزيرة مصر [٧٣] وترجح د/ سيدة الكاشف أن صناعة السفن أنشئت فى مصر الإسلامية قبل هذا التاريخ، حيث كانت استمراراً لما كان موجودا فى مصر منذ القدم[٧٤].

وربما كانت صناعة السفن فى الجزيرة هى التى استخدمها العرب المسلمون فى عام (٥٤هـ-٦٧٤م)، لتكون قريبة من عاصمة حكمهم، وبعيدة عن إغارات الروم، ومركزاً لإمداد بلاد الحجاز بالمؤن والمتاع والمدد.

وذكر البلاذرى أن صناعة السفن كانت بمصر فقط، فأمر معاوية بن أبى سفيان بإنشاء دار صناعة فى عكا [٧٥].

ولابد هنا من الإشارة إلى أن والى مصر هو الذى كان يشرف على كل المراكز والموانئ، والأساطيل التى تقوم بها الخلافة الإسلامية، وهو الذى كان عليه الاستعداد والتجهيزات لكل المراكز والأساطيل من كافة النواحى: الاستعدادية والبشرية والخدمية والمادية والعينية.

(١) جزيرة بابليون:-

قال عنها ابن عبد الحكم: إنها موطن الصناعة [٧٦]. ووردت فى عدة برديات، وكان يتم فيها صناعة العين والقوادس والسفن. وكان رئيس تلك الدار عبد الله بن أبى حكيم عام (٩٠هـ)[٧٧].

وتولى مهذب بن فهد بن بنى المعافر أمر تلك الجزيرة، أيام ولاية أسامة بن زيد الأولى [٧٨].

(٢) الإسكندرية:-

كانت دار الصناعة بها، فى العصر البيزنطي، فى راقودة (راقوتيس). واستخدمت السفن بها لأغراض التجارة الخارجية والداخلية [٧٩]. وفى عام (٩٢هـ) كان رئيس الصناعة بها تيودور الجسطال Augustal Theodore.

ووجدت بردية تتحدث عن طلب صناع وبحارة للأسكندرية، وبعض الأشياء التى يحتاجها الجند فى معيشتهم، وكانت قاعدة لانطلاق الأسطول الأموى لغزو الشواطئ البيزنطية(٨٠).

(٣) القُلْزُم Clysma :

كان ميناء حيويا لمصر فى الفترة البيزنطية (٨١)، وظل هكذا فى الفترة الإسلامية المبكرة، منذ حفر خليج أمير المؤمنين، وتتابع الولاة على مصر واللذين كانوا يستخدموا هذا الميناء فى الوصول لمصر (٨٢) ونقل البضائع فيه منذ ولاية عمرو بن العاص الأولى (٢٣هـ) (٨٣).

كانت سفن البحر الأحمر تحتاج إلى خشب يمتاز بصلابته، التى تواجه الملاحة الصعبة داخل هذا البحر (٨٤) بسبب كثرة الشعاب المرجانية . يسميه الكندى جسر القلزم (٨٥) بسبب اتصال خليج امير المؤمنين به، وإنه كجسر بين الفسطاط والحجاز.

تولى دار الصناعة به (عبد الرحمن بن إلياس) ثم انتقل العمل الى (محمد بن أبي حبيبة) عام ٩١هـ(٨٦)، وكل ما يهم والى مصر للاهتمام بهذا المركز هو: تجهيز احتياجات هذا الميناء من المتاع (٨٧) (والطعام وأدوات السفن)، ربما لبعده عن المناطق المأهولة بالسكان، ولطول السفر فيه ؛ وأيضاً لأنه مركز جيوش لنقل الطعام لبلاد الحجاز، فى ميناء الحجاز. حيث صكوك الطعام التى توزع فيها على أهل الحجاز. وأنواع السفن الموجودة فيه من القوارب – Carabi ، و سفن الدرومونا Dromanaria وهى سفن حربية ، وسفن الأكاشيا aca cia (٨٨) .

(٤) قاعدة برقة (أنطابلس):

كانت قاعدة بحرية، ولا يستبعد أن يكون فيها دار لصناعة السفن، وتتبع مصر فى السيادة والحكم، ويسمى بحارتها وأسطولها بسفن أمير المؤمنين (٨٩) .

(٥) قواعد رشيد ودمياط :

يدير كلاً منها موظف مسيحى قبطى، وبها السفن المحصنة Castellated Ships، يرأس الأسطول حاكم **مدينة رشيد بافنوثيوس Paphnnthius** .

وهى مركز إمداد للأسطول للهجوم الشرقى فى بلاد الشام، ومن الحاجات اللازمة لها عام (٩٢هـ/٧١٠م) القمح والخبز والبقول والزيت والخل (٩٠). وتظهر أهمية مدينة رشيد في أنها كانت عامرة، ويلتقى ميناؤها في النيل بالبحر المتوسط ، وتصل عن طريقه سفن البحر الى النيل (٩١) .

– وزادت أهمية ميناء دمياط بعد غزو الروم له عام (٩٠هـ) فزاد اهتمام قرة بن شريك به، والولاة من بعده، حيث أسر خالد بن كسبان قائد الأسطول آنذاك (٩٢) .

(٦) قاعدة أفريقية (تونس) :

كان بها دار للصناعة السفن فى الفترة البيزنطية [٩٣]، وتشرف عليها البحرية المصرية ووالى مصر.

وقد طلب عبد الملك بن مروان (٦٥– ٨٦هـ/ ٦٨٥– ٧٠٥م) من واليه على مصر عبد العزيز بن مروان، وأن يوجه الى تونس، ألف قبطى بأهله وولده ، لإنشاء دار صناعة فيها، وأن يحمل البربر إليها الأخشاب لصنع المراكب [٩٤] وذلك فى ولاية حسان بن النعمان على أفريقية (٧٣–٧٩هـ/ ٦٩٣– ٦٩٩م) حيث قدم من الشام الى مصر ثم الى المغرب، فطلب منه عبد العزيز بن مروان ألا يتعرض لأطرابلس، فرفض حسان فعزله عبد العزيز وولى موسى بن نصير أمر المغرب كله سنة (٧٨هـ) [٩٥].

وكان والى مصر يرسل البحارة للعمل فى أسطول المغرب ويتابع أخبارهم وأحوالهم بعد عودتهم [٩٦]. وتسمى هذا الأسطول بسفن أمير المؤمنين [٩٧].

أشرف عليه بعد عبد العزيز بن مروان للوالى عبد الله بن عبد الملك ثم قرة بن شريك (٩٠– ٩٦هـ)[٩٨].

(٧) قاعدة ميناء عين الجار :

تقع على البحر الأحمر من اتجاه شبة االجزيرة العربية، يشرف عليها والى مصر منذ عهد عمرو بن العاص، وكان فيها دار لصناعة السفن ويرسل إليها الصناع من مصر [٩٩].

(٨) قواعد حراسة النيل:

وجد أسطول لحراسة السواحل فى ثغور النيل، وله عمال وبحارة خاصة به [١٠٠] أطلق عليه د / جاسر أبوصفيه " أسطول خفر السواحل" [١٠١] .

أنواع السفن [١٠٢]:

فى البداية كانت بنفس أنواع السفن الرومانية، وتنقسم الى نوعين رئيسيين هما :

أ ـ السفن الحربية :

١. الدرومونا ريا Dromonaria : وهى سفن حربية كبيرة الحجم منذ العصر البطلمى .
٢. Acatenaria : سفين حربية متوسطة الحجم ، منذ العصر البطلمى.
٣. الأكاتينا ريا : سفن المؤن للأسطول.
٤. الاكاشيا Acacia : سفن المؤن والمعدات للأسطول.
٥ـ الكارابي Carabi: سفن محاطة بأبراج ومحصنة، عبارة عن برج صغير له جوانب خشبية مشيدة فى منتصف الصارى، لحماية الجنود من أحجار وسهام العدو.
٦. (القوادس) Galleys : سفينة تجارية منذ الفنيقيين .

ب . السفن التجارية :

١. المعابر : نوع من السفن يستخدم لنقل الحبوب الى الأهراء.

٢. المركب : مراكب يركبها الناس فى النقل وكانت فى النيل .

٣. السفن : تهتم بنقل البضائع فى النيل.

الأساطيل الهجومية :

عرفت فى المصادر باسم (البحر – بعث البحر – الغزو) وهى :

(١) أسطول مصر الهجومى: رئيساه: القاسم بن كعب ، ويزيد بن أبي يزيد. يتبعة سفن باب اليون والقلزم [١٠٣] .

(٢) أسطول إفريقيا: يرأسه حسان بن النعمان، ثم موسى بن نصير ، ويتبعه برقة– أنطابلس– تونس ، ويسمى سفن أمير المؤمنين [١٠٤].

(٣) أسطول الشرق الهجومى Oriens : يقصد به الساحل السورى، يتبعه سفن دمياط واللاذيقية وانطاليا (شرق الدولة البيزنطية) ، ويسمى أسطول الغزو البحرى [١٠٥].

(٤) أسطول حراسة مصبات (ثغور) النيل [١٠٦] لحراسة سواحل النيل.

متاع البحرية :

(١) المواد الغذائية :

تستخدم لمعيشة الجنود فى فترة الصناعة، ثم من فترة الإبحار ، وشدد الوالى على الخبز بأن يكون جيد الصناعة، حتى لا يفسد إذا طالت رحلة البحر . ومن تلك المواد الغذائية التى يستخدمها البحارة: الحليب، والخل والملح، والزبدة، والزيت، والشعير ، والخضر ، والطيور ، والضأن، والدقيق، والبقول.

– وشدد الوالى على أن تكون الإمدادات عينية وليست نقدية، وأن يرسل رؤساء القرى القمح والخبز فى موسم الحصاد [١٠٧] ، وذلك لحث القرآن على أخذ الزكاة يوم الحصاد قال تعالى : " وآتوا حقه يوم حصاده "، وليكون طازجا أكبر فترة ممكنة.

–وشدد الوالى على حصوله على السجلات الكاملة بهذه الإمدادات التى أرسلت للسفن [١٠٨].

أدوات صناعة السفن :

(أ) الأخشاب: أشجار السنط [١٠٩] والنخيل والتين [١١٠] ١/٢١جذع نخلة بسعر ١/٢ دينار، وجزع شجرة التين ١/٣ دينار.

(ب) المعادن : المسامير بصمولة والحديد المنقى [١١١]، وسعر قطار الحديد ٩/٥ ٥ دينار) وسلاسل نحاسية للقُلزم، وسعر قطار السلاسل النحاسية ١/٣ ٨ دينار [١١٢].

(ج) الحبال : الحبل الواحد بسعر ٧/١٢ دينار من ألياف النخيل [١١٣] ،وحبال الدقس تسمى حبال القرقس [١١٤] ، وحبال الكتان الفردى الذى يتم الجلفطة به.

(د) الوسائد : دينار لكل أربع وسائد لمقاعد المجدفين [١١٥] .

(هـ) الجلود : جلود الثيران المخيطة على شكل غطاءات [١١٦] ، والجلود المطلوبة لسفينة واحدة ٣/٤ دينار.

المشتغلون على السفن :

(أ) المقاتلة [١١٧] (المهاجرون) الجند– الجيوش :
هم من هاجروا الى مصر زمن عمرو بن العاص مع الفتح، وعاشوا [١١٨] فى الفسطاط، ويقصد بهم العرب الذين يحاربون فى الأسطول، وكان لهم أعلى الأجور.

(ب) النواتية Nautae: هم البحارة من الأقباط، ومسئولون عن التجديف، ويحدد الوالى عدد البحارة عن كل قرية.، وأجرة النوتى (١دينار) [١١٩] .ولهم مراكز تدريب خاصة بهم، ويتم متابعة أحوالهم، ويطلق عليهم في البرديات بنواتية سفن مصر والشام .

(ج) العمال: الصناع [١٢٠] النجارون، والنويجيين [١٢١] والمجلفطين [١٢٢] وعمال صيانة وتنظيف السفن. حيث كان قرة يطلب مواد لتنظيف السفن وإصلاحها [١٢٣]، واتضح ذلك من البرديات .

مراكز التدريب على صناعة السفن:

يرجع للقرن الأول الهجرى ظهور تلك المراكز التى تعد الشباب وتدربهم على صناعة السفن " بأن يختار باسيل (حاكم أشقوة) الفيتان، وأن يدربهم على يد ذوى الخبرة، وأن يتابعهم دائماً؛ وأن يرسل سجلاً بأسمائهم وآبائهم كل واحد منهم من أى قرية وأى صنعة يجيدها " . ونصف هؤلاء الفتيان لصناعة السفن وجلفتطها، عام (٢٨طوبة/٩١هـ) [١٢٤] وربما يكون النصف الآخر بحارة (نواتية) .

متابعة أحوال البحارة:

بعد غزوة مع رافع بن عطاء، عاد البحارة من إفريقيا، فطلب الوالي من باسيل (حاكم أشقوة) إحصاء عدد البحارة العائدين ؛ ويسألهم عن الذين لم يعودوا بعد ومازالوا مع موسى بن نصير، وأسباب بقائهم في إفريقية ، ويتحرى عدد الذين ماتوا، ويكتب كل شئ يعلمها البحارة[١٢٥] من أخبار ربما لإرسال تلك الأخبار للخليفة الأموي.

جوازات السفر:

تتفق برديات قرة بن شريك [١٢٦] مع ما ذكره ساويرس [١٢٧] فيما يعرف بالهاربين والجوالى، وكانت تلك الظاهرة تنتشر في مصر في العصر البيزنطي، بسبب الاضطهادات الدينية والاقتصادية، وبدأت تظهر في ولاية قرة، ويرجعها ساويرس بسبب الضرائب على المصريين. وبدأ الوالي قرة يتعامل بشكل صارم مع تلك الظاهرة، فيما يعرف بمتابعة الجوالى عام ٩٠هـ، لضبطهم ومعرفة الأماكن التي هربوا منها، والتي ذهبوا إليها .

فظهرت تلك السجلات أو الجوازات في بداية عهد قرة، خاصة بالجوالى أوالهاربين فقط عام ٩٠هـ ، وكان الوالي يرسل للجالية رجالاً ذوي كفاءة وأمانة، ممن يحسنون الكتابة، وعليهم أن يكتبوا سجلاً فيه اسم كل جال ونسبه، وعن أي القرى جلا، وإلى أي القرى لجأ، يستوي في ذلك الذين أعيدوا إلى قراهم، والذين سمح لهم بالبقاء حيث هم، شرط أن يدفعوا ما عليهم.

ولم يستطع قرة القضاء على تلك الظاهرة، واستمرت في عهد أسامة بن زيد (٩٦– ٩٩هـ) حتى إنه أصدر قراراً سنة (١٠٠هـ / ٧٢٠م) بعمل جوازات أو بطاقات شخصية جاء فيها " كل موضع يوجد فيه إنسان ماشي أو يعد من موضع الى موضع أو طالع من مركب أو نازل، وليس معهم سجله يؤخذوا، وتنهب المراكب وما فيها وتضرب بالنار " .

وكانت المدة التي يستخرج فيها السجل شهرين ، ويصدر له بدل فاقد في حالة تلفه، نظير دفع رسوم قدرها خمسة دنانير .وحتى الروم في البحر لا يسمح– المرور لهم أو الإقامة في مصر إلا بالعودة الى الوالي نفسه.

وفي عام (١٠٠هـ – ٧١٨م) أصدر الوالي أوامر باعتقال أي فرد لا يحمل جواز السفر (سجل) أثناء سيره أو انتقاله من مكان لآخر، أو ركوبه سفينة أو النزول منها [١٢٨].

وبهذا وصلت البحرية الإسلامية المصرية الى أعلى مستويات العلم، بلغة ذلك العصر، بعد نهاية القرن الأول الهجري– بداية القرن الثامن الميلادي، وذلك بفضل جهود وعناية الخلفاء والولاة، في تلك الفترة، بالأسطول الإسلامي.

نتائج الدراسة

- إن موقع مصر المتميز بين بحر الروم - المتوسط - في الشمال ؛ وبحر القلزم - الأحمر - في الشرق ؛ ونهر النيل في الوسط، أدى الى امتيازها في صناعة السفن .

- أوردت المصادر القبطية - متمثلة في يوحنا النقيوسي والسكنسار القبطي وساويرس - اصطحاب جيش الفتح، مع عمرو بن العاص، لعدد من البحارة العرب أثناء فتح مصر. حيث كان للعرب معرفة وخلفية حول السفن، لاسيما عرب الجنوب اليمنية الذين اشتركوا بكثرة في فتح مصر، وأيد ذلك ابن عبدالحكم في خطط: بنو بحر وسلامان البحر .

- توضح الدراسة دور مصر الرئيسي في صناعة السفن الإسلامية، لكثرة الهجمات البحرية البيزنطية، فتأسس الأسطول الإسلامي، واستخدام نفس المراكز والموانئ البيزنطية في مصر، مع تغيير طفيف في إنشاء دار صناعة الجزيرة - باب إليون - التي أُنشئت بعيدا عن إغارات الروم، ولدعم بلاد الحجاز. وكان لمصر الدور الأهم في صناعة ومتابعة الأسطول الإسلامي، سواء في بلاد الشام وفي ميناء الجار ببلاد الحجاز، وفي أطرابلس وافريقيا .

- كان لوالي مصر الإشراف الكلي والفعلي على المراكز والموانئ والأساطيل التابعة للخلافة الإسلامية ، وكان عليه مهمة إعداد وتجهيز كل المراكز والأساطيل من كافة النواحي البشرية والخدمية والمادية والعينية، ومتابعة أحوال البحارة حتى بعد عودتهم من المعارك البحرية .

- أظهر البحث مدى مهارة الملاحين والصناع المصريين، والمقاتلة الغرب، في البحرية، وتقدير الحكومة الإسلامية لهم، والاستفادة منهم بأقصى درجة ممكنة.

- كانت حركة الفتوحات الإسلامية البرية تتم في أكثر من اتجاه ؛ ولكن مع حركة الفتوحات البحرية تم توحيد الجهود في اتجاه واحد، كما حدث في فتح قبرص، وذات الصواري، وفتح الأندلس .

- يثبت البحث دور العرب الفاتحين لمصر في فتح الأندلس، لاسيما بنو بحر وسلامان البحر، حيث وجدت قرية في الأندلس على اسمهم: البحريين .

- اهتم خلفاء الدولة الأموية بالأسطول، واستفاد من خبرة وفنون البحارة، السوريين والمصريين، في هجماتهم ضد الدولة البيزنطية. وتحول الأسطول الإسلامي من الدفاع والحماية، الى المباغته والهجوم والفتح.

- وتحت رعاية والي مصر : تم تطوير التعليم البحري، بإنشاء مراكز ومدارس تدريب على صناعة السفن والملاحة .

الهوامش

(١) ابراهيم نصحى: مصر فى عصر البطالمة، مكتبة مصر، القاهرة، (د. ت)، ص١٩ – ٢٢.
Toutain (J); The Economic life of the Ancient world, London, 1930, p 157.

(٢) على محمد فهمى: التنظيم البحرى الإسلامى فى شرق المتوسط (ق ٧م حتى ١٠م) ، ترجمة : قاسم عبد قاسم، دار عين القاهرة، ١٩٩٧، ص٨.

(٣) سيدة الكاشف: مصر في فجر الإسلام ، القاهرة ، ١٩٩٩، ص ٢٩زبيدة محمد عطا: الحياة الاقتصادية فى مصر البيزنطية، ص ٥٣، ٧٧، ١٠٦، ٩٤ ومجموعة البرديات التى اعتمدت عليها د/ زبيدة من مجموعة ماسبيرو، وإكسرنخوس اليونانية :

(٤) قرة بن شريك العبسى: كان والده عاملاً على إفريقية فى تونس فى جزيرة شريك التى لقبت على اسمه، وجده مرثد كان والياً على قنسرين ، وتولى ولاية مصر عام (٩٠هـ-٩٦هـ/٧٠٩-٧١٥م).

ابن عبد الحكم: فتوح مصر والمغرب ، تحقيق عبد المنعم عامر ، الهيئة العامة لقصور الثقافة ، القاهرة ، (د. ت)، ص ١٧٩، الكندى: الولاه والقضاة، بيروت، ١٩٠٨، ص ٦٣: ٦٥.

(٥) برديات قرة بن شريك العبسى، دراسة وتحقيق جاسر بن خليل أبو صفية، الرياض، ٢٠٠٤، ص٢٧- ٢٩.

(٦) على محمد فهمى: البحرية الإسلامية فى شرق البحر المتوسط من القرن السابع الى العاشر الميلادى، فصل من تاريخ البحرية المصرية، الاسكندرية، ١٩٧٣، الذى ترجم العديد من البرديات بين ثنايا تلك الفصول التى نشرها، وهى رسالة دكتوراه الخاصة به، التنظيم البحرى الإسلامى فى شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر، ترجمة قاسم عبد قاسم، دار عين، القاهرة ١٩٩٧.

(٧) برديات قرة بن شريك العبسى: ص ٢٠٤-٢٢٠/ ص ٢٥٣-٢٧٠.

(٨) ابن عبد الحكم: فتوح مصر وأخبارها ، الكندى : الولاة والقضاة ، البلاذرى فتوح البلدان، الواقدى: فتوح البلدان .

(٩) السنكسارالقبطى اليعقوبى، ساويرس بن المقفع (تاريخ بطاركة الكنيسة المصرية) و تاريخ مصر ليوحنا النقيوسى: رؤية قبطى للفتح الإسلامى، دار عين، ٢٠٠٠.

(١٠) نقفور: التاريخ المختصر، ترجمة هانئ البشير، دار النهضة ، القاهرة ، ٢٠٠٧م ،

Theophanes: the chronicle,translated ,C.Magno,and R.Scott, Oxford, 1997.

(١١) سعيد عبد الفتاح عاشور: أوربا عصور وسطى، الأنجلو، القاهرة، ١٩٨٨ ص١٤٦، ١٤٧.

(١٢) جورج زيدان: تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الهلال ، (د . ت) ،ص ١٧٨.

(١٣) المقدسى : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ليدن ، ١٨٧٧ ، ص ٨٤– ٨٩، ياقوت الحموى : معجم البلدان ، جـ٣، دار صادر ، بيروت ، ١٩٥٥م ، ص٣٢٨، رنسيمان: الحضارة البيزنطية، ترجمة توفيق جاويد، القاهرة ، ١٩٩٧م ، ص ١٩٥، جورج زيدان: المرجع السابق، ص ١٨٠.

(١٤) الدهو: نوع من السفن الكبيرة التى استخدمها العرب فى التجارة.

ostorogorsky: the Byzantine Empire in the World of the seventh Century , p71. أرشيبالدلويس: القوى البحرية والتجارية فى حوض المتوسط، ترجمة أحمد محمد عيسى، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة ، (د . ت) ،ص٢٢.

(١٥) نقفور: تاريخ المختصر، ص ٧١، ٧٣ ،

Theophanes; the chronicle. P67.

محمد ياسين الحموى: تاريخ الأسطول العربى ، دمشق، ١٩٤٥، ص٩

(١٦) Ostrogorsky; op. cit, p71.

(١٧) ابن عبد الحكم : المصدر السابق، ص ٨٥ .

(١٨) المقريزى: البيان والإعراب عما بأرض مصر من الأعراب، ص ٩٨، ٩٩،

هيو كيندى: الفتوح العربية الكبرى، ترجمة قاسم عبده قاسم، المركز القومى للترجمة، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٢٣٤.

(١٩) يوحنا النقيوسى: تاريخ مصر، ترجمة عمر صابر عبد الجليل ، دار عين ، القاهرة ، ١٩٩٦م ، ص ١٦٨، وكان أصحاب السفن يعرفون بـ: (Navicullarii)

(٢٠) يوحنا التقيوسى: ص ١٦٨ ، زبيدة عطا : المرجع السابق ، ص ٥٧.

(٢١) يوحنا النقيوسى: ح (٢)، (٣)، ص ١٦٨، زبيدة عطا: المرجع السابق، ص ١٧١.

Toutain,op . cit, p 157,

Johnson(A.ch) and west (L.c); Byzantine Egypt, economic studies, Princeton, 1949, p. 105.

(٢٢) ابن عبد الحكم: المصدر السابق ، ص ٦٥ .

(٢٣) يوحنا النقوسى: المصدر السابق ، ص ٢٠٥.

(٢٤) أم دنين: كانت تقع على الضفة الشرقية للنيل جنوب بابليون. النجوم الزاهرة، جـ١، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ١٩٩٢، ص ٨.

(٢٥) يوحنا النقيوسى: المصدر السابق ، ص ١٩٢، ١٩٥، ص٢٠٥.وذ كر ايضًا : " عندما استولى المسلمون على الفيوم، وكل ضواحيها أرسل عمرو الى ابا كيرى (أبو قيرس) حاكم دلاص شرق الفيوم. فى مدينة – دلاس ليأتوا بسفن الريف لنقل الاسماعيليين الذين كانوا غربى النهر الى الشرق، وجميع كل الجنود ليشنوا كثيراً من الحروب" .

(٢٦) ابن عبد الحكم: المصدر السابق، ص ٩٦، ٩٨، ١٠٢، ابن تغرى بردى: النجوم، ج١، ص١٢.

(٢٧) السنكسار القبطى اليعقوبى، مكتبة دير السيدة العذراء السريان ، القاهرة ، ٢٠١٣ ، جـ١ص ١٦١، ٣٧٦.

(٢٨) ساويرس بن المقفع: تاريخ بطارقة الكنيسة المصرية، جـ١، باريس ، ١٩٠٤م ص ١٠٨، ١١٠، ١١١.

(٢٩) التكس سانوتيوس: التكس يعنى الدوق(duke) وسانوتيوس هذا كان عميد الأقباط يوم دخول العرب، وتولى إدارة شئون الكنيسة مدة اختفاء البطرك بنيامين، وأحسن إداراتها وجمع كلمة الأمة بعد أن كانت الحوادث قد جعلتها أشتاتاً. سيدة كاشف: مصر في فجر الإسلام، ح (١٣) ص ١٨٧.
ويبدو وأنه كان رئيس السفن التى أقلت المسلمين فى فتح الإسكندرية.

(٣٠) ترد قصة اسطورية حول أخذ أحد البحارة العرب لرأس القديس مرقص على انه عليه تابوت ذهبى. ولهذا أوحلت السفينة ولم يتم فكها إلا بعد إعادة تلك الرأس للإسكندرية مرة أخرى.السنكسار، جـ ١، ص ١٦١، ٣٧٦، ساويرس: المصدر السابق، جـ١، ص ١١٠، ١١١.

(٣١) ابن عبد الحكم: المصدر نفسه ، ص ١٧٥، وخاف الخليفة عمر بن الخطاب على المسلمين فى سكنى الجيزة أيضاً. ابن تغرى بردى: المصدر السابق ، جـ١ ، ص ٨٥.

(٣٢) ابن عبد الحكم: المصدر السابق ، ص ١٦١.

(٣٣) ابن حزم: جمهرة أنساب العرب، تحقيق عبد السلام هارون ، دار المعارف ، القاهرة ، (د . ت) ص ٤٢٥.

"بنوبحر: فخذ من لخم".

(٣٤) ابن عبد الحكم: المصدر السابق ، ص ١٦١.

(٣٥) ابن عبد الحكم:المصدر السابق ، ص ٢٣٤.

(٣٦) مانويل الخصي: أحد رجال الجيش البيزنطي، وسبق أن تولى حماية الأسكندرية ضد حصار عمرو لها، كان يريد شن حملة ضد المسلمين في مصر، فقاد تلك الحملة (٣٠٠) سفينة بالعدد والعتاد والحرب.

إبراهيم العدوى: مصر والشرق العربي درع الإسلام، القاهرة، ١٩٨٩ ص ٣٦- ٣٧.

(٣٧) عرفت في المصادر الإسلامية باسم انتقاض الاسكندرية، لنقضها الصلح مع العرب الفاتحين وأن الروم ساعدوا حملة مانويل ضد المسلمين. ابن عبد الحكم : المصدر السابق ، ص ٢٣٥، الكندي : المصدر السابق ، ص ١١، البلاذري : المصدر السابق ، ص ٢٢٩ ، ابن تغري بردي : المصدر السابق ، ج ١ ، ص ٨٥ ، السيوطي: حسن المحاضرة في تاريخ مصر والقاهرة ، ج١، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم ،دار إحياء الكتب العربية ، ١٩٦٧م ، ص ١٦٢.

(٣٨) نقيوس: زاوية رزين بمركز منوف الأن على نهر النيل .، ومنها يوحنا النقيوسي صاحب كتاب تاريخ مصر، ابن عبد الحكم : السابق ، حاشية ١، ص ٢٣٦.

(٣٩) كان معاوية بن أبي سفيان قد قام بفتح مجموعة من الجزر التي تمتاز بنشاطها البحري وحركة صناعة السفن بها، ومنها جزيرة أرواد Arados عام (٢٩هـ/ ٦٥٠م) وروdس وكريت عام (٣٣- ٦٥٤م)، الطبري، ج٤، ص ٢٥٨، ديونسيوس التلمحري : تاريخ الأزمان ، ترجمة شادية توفيق ، المركز القومي للترجمة ، القاهرة ، ٢٠٠٨م ، ص ٢٥ ، Theophanes; op cit , p 478 , 479 .

(٤٠) الطبري: المصدر السابق ، ج٤، ص ٢٥٥.ونتيجة لذلك القرار ترك عبد الله بن سعد بن ابي سرح فتح بلادالمغرب ، واتجه لتوحيد جهود الخلافة في تأمين بلاد الشام الساحلية . المالكي: رياض النفوس في طبقات علماء القيروان وأفريقية ، تحقيق بشير العكوشي ،

جـ١ ، دار الغرب الإسلامي ، بيروت ، ١٩٩٤م ، ص ١٥، النويرى: نهارية الأرب في فنون الأدب ، تحقيق حسين نصار ، القاهرة ، ١٩٨٣م ، جـ٢٤، ص١١، سعد زغلول عبد الحميد : تاريخ المغرب العربي من الفتح الى بداية عصر الإستقلال ، دار المعارف ، الأسكندرية ، ١٩٩٩م ، (وذلك من موقعة سبيطلة ٢٨هـ) جـ١، ص١٦٦.

(٤١) سميت ذات الصوارى من كثرة صوارى السفن آنذاك. الكندى: المصدر السابق، ص١٣، ابن تغرى بردى: جـ١، ص٨٠.

أورد سبيوس أحداث المعركة وقال إن معاوية أمير الاسماعليين ضد البيزنطيين.

sebeos: History , Liverpool University press, 1999 , p143- 144.

(٤٢) فونيكية: أنها وقعت فى ميناء فونيكية Phoenicus جنوب أسيا الصغرى

Theophanes: op cit , p 482 ,

فى حين أن بعض المصادر تذكر أنها غرب الأسكندرية ولكن لا يوجد فونيكية : إلا فى آسيا الصغرى.

(٤٣) ابن عبد الحكم: المصدر السابق ، ص ٢٥٨،

Theophanes; op cit ,p 482.

قال ابن عبد الحكم أنه فر إلى صقلية فى حين أن ثيوفانس قال إنه فر الى القسطنطينية.

(٤٤) ابن عبد الحكم: المصدر السابق ، ص ٢٥٦- ٢٥٧، الطبرى: المصدر السابق، جـ ٤، ٢٩١. وتم استخدام الأقباط فى المعارك ضد الدولة البيزنطية منذ الفتح ومساعدتهم للمسلمين لا سيما فى البحرية وبرز دور الاقباط الملاحى فى تلك المعركة

(٤٥) كانت يرموكا ثانياً تعبير ثيوفانس Theophanes; op cit,p482.

(٤٦) ابن عبد الحكم: المصدر السابق ، ص ٢٥٦- ٢٥٧.

(٤٧) أرشيبالد لويس: المرجع السابق ، ص ١١٢.

(٤٨) سعاد ماهر: المرجع السابق ، ص ٨٤، ٨٥ ، سعيد عاشور: أوربا العصور الوسطى، ص ١٤٧.

(٤٩) وعقد معاوية صلحاً مع البيزنطيين عام (٣٨هـ/٦٥٩م) فى دمشق عقده القائد بروكوبيوس طبقاً لرواية سبيوس Sebeos; op cit , p143- 144

(٥٠) تنتهى فترة الخلافة الأموية عند عام ١٣٢هـ، ولكن البحث سيتوقف عند عام ١٠٠هـ، نظرًا لتوقف اهتمام الخلافة الأموية بالبحرية بعد عهد الخليفة عمر بن عبد العزيز، الذى رأى سحب الحملات الأموية من حصار القسطنطينية، وعادت الحملة الأموية في نهاية عام ٩٩هـ/٧١٨م. إبراهيم العدوى: نهر التاريخ الإسلامي، دار الفكر العربي، القاهرة، (د.ت)، ص ٢٧٧. فلم ترد لدى المصادر أحداث عن البحرية الأموية بعد ذلك التاريخ .

(٥١) البلاذرى: المصدر السابق ، ص ١٦٠، الطبرى: المصدر السابق ، جـ٤، ص ٢١١، اليعقوبى : تاريخ اليعقوبي ، جـ٢، ليدن ، ١٨٨٢م ، ص ٢٥٨.

(٥٢) سعيد عاشور: أوربا العصور الوسطى ، ص ١٥١.

(٥٣) علية الجنزورى: هجمات الروم البحرية على شواطئ مصر الإسلامية فى العصور الوسطى، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩م، ص ١٥٦.

(٥٤) عابس بن سعيد المرادى: تولى الشرطة ثم البحر والقضاء ثم ولاية مصر (٦٠هـ) وأنه غزا أسطادنه في بلاد الشام . الكندى : المصدر السابق ، ص ٣٨.

(٥٥) استشهد فى تلك الغزوة وردان مولى عمرو بن العاص، وعايزبن ثعلبة البلوى، وأبو رقية عمرو بن قيس اللخمى، وجمع كثيرمن الناس يبدو أنهم كانوا يقاتلون لصالح الأسطول المصرى. ابن عبد الحكم: المصدر السابق ، ص ١٧٠ ، الكندى :المصدر نفسه ، ص ٣٨، ابن تغري بردي: المصدر السابق ، جـ ١ ، ص٨٠.

(٥٦) على محمد فهمى: المرجع تاريخ البحرية المصرية ، ص٣١٦، ٣٤٦.

(٥٧) الإسكندرية والقلزم، ستيفن رنسيمان: المرجع السابق، ص ١٩٦، زبيدة عطا: المرجع السابق، ص١٧٠ – ١٧٦.

(٥٨) الهرى يستخرج فيه جميع خراج الكور وهو المكان الذى يجمع فيه القمح من الجزية والخراج. برديات قرة بن شريك : بردية رقم ١٣٧٩ ، ص١١٢، ساويرس: المصدر السابق، جـ ١، ص ١١١.

(٥٩) السنكسار: جـ١، ص ١٣١، ساويرس: جـ١، ص ١٢٢.

(٦٠) ابن عبد الحكم: نفسه ،ص ٢٢١.

(٦١) ابن عبد الحكم: نفسه ،ص ٢٢٢.

(٦٢) الجار: بينه وبين المدينة المنورة مسيرة يوم وليلة. أنظر بحث منشور فى مجلة اتحاد المؤرخين العرب حول ميناء الجار، د/ ضيف الله بن يحيى الزهرانى، نوفمبر ١٩٩٣، القاهرة ص ٢٣٩: ٢٧٠.

(٦٣) ابن عبد الحكم: المصدر السابق ص ٢٢٣، ٢٢٤.

(٦٤) برديات قرة بن شريك: رقم ١٣٤٦ ص ٢٥٤.

(٦٥) الأكدر: حضر فتح مصر هو وأبوه، وكان ممن شارك ضد الخليفة عثمان فى أحداث الفتنه، وتولى إمارة البحر، ثم قتله مروان بن الحكم، وثار الجند ضد مروان بسبب ذلك، ثم استمالهم بالمال. الكندى: المصدر السابق ، ص ٤٥ .

(٦٦) الكندى : المصدر نفسه، ص ٤٣.

(٦٧) الكندى : نفسه ، ص ٤٥.

(٦٨) الكندى : نفسه ، ص ٥٣. أورد شعراً عن تلك السفن من حلوان الى الفسطاط فكريون فالاسكندرية.

(٦٩) الكندى : نفسه ، ص ٥١.

مالك بن شراحيل: يصلي بالناس فى ولاية محمد بن مروان على الجند. الكندى : نفسه ، ص ٥١ ، ٥٥.

(٧٠) أبو عبيد البكرى (ت ٤٦٠/١٠٦٨): المغرب فى ذكر بلاد إفريقية والمغرب، مكتبة المثنى، بغداد، ١٨٥٧م ، ص ٣٨- ٣٩.

(٧١) برديات قرة بن شريك : رقم ١٣٥٠، رقم ٤١ ، ص ٢٥٦. يسمى سفن أمير المؤمنين.

(٧٢) الطبرى: المصد رالسابق ، ج٤، ص ٢١٤، ابن تغري بردى : المصدر السابق ، ج١ ص ٨٥، على فهمي: تاريخ البحرية المصرية ، ص ٣١٧.

(٧٣) المقريزى: الخطط ، ج١ ، ص١٨٠، ٢١٤ ، ج٢، ص ١٨٩.

(٧٤) سيدة كاشف: سواحل مصر الشمالية عبر العصور، تاريخ المصريين، القاهرة، ١٩٩٩، ص ١٩٦.

(٧٥) البلاذرى: المصدر السابق ، ص ١٧٧.

(٧٦) ابن عبد الحكم: المصدر السابق ، ص ٧٢.

(٧٧) برديات رقم ٤٠، ٣٩ واليونانية رقم ١٤٠٨، ١٣٧١، ٣٧٦، ١٤١٠. على فهمى : تاريخ البحرية المصرية ، ص ٣٧٥.

العين والقوادس أنواع من السفن التى كانت تصنع فى تلك الدار، وكانت سفناً حربية.

(٧٨) ابن عبد الحكم: المصدر السابق ،ص ١٧٣.

(٧٩) زبيدة عطا : المرجع السابق ، ص ١٧٠.

(٨٠) بردية رقم ١٣٥٢، ورقم ١٣٩٢، ١٣٥٣. على فهمى : تاريخ البحرية المصرية ، ص ٣٨٧، Johnson; op cit , p104.

(٨١) قرب السويس الحالية ، ستيفن رنسيمان : المرجع السابق ، ص ١٩٦.

(٨٢) الكندى : المصدر السابق، ص ١٧.

(٨٣) ابن عبد الحكم: المصدر السابق ، ص ٢١٨ .

(٨٤) جورج فضل حورانى: العرب والملاحة في المحيط الهندى ، ترجمة يعقوب بكر ، القاهرة ، ١٩٥٨ م ، ص ٢٤٥.

(٨٥) الكندى: المصدر السابق ، ص ٢٤.

(٨٦) البرديات قرة بن شريك : رقم ١٣٣٦، ١٣٤٦، ١٣٨٦، ١٣٨٧، ١٤٣٤.

(٨٧) البرديات قرة بن شريك : رقم ١٣٣٦، ١٣٤٦، ١٣٨٦، ١٣٨٧، ١٤٣٤

(٨٨) نفس البرديات .

(٨٩) برديات قرة بن شريك : رقم (٤٠) العربية، ١٣٩١، ص ١٠٣، ١٠٥.

(٩٠) بردية رقم ١٤١٤، ١٤٤٩، ١٣٥٤. على فهمى : تاريخ البحرية المصرية ، ص ٣٨٧.

(٩١) البلاذرى : المصدر السابق ، ق ١ ، ص ٢٥٤ .

(٩٢) الطبرى:المصدر السابق، جـ٤، ص٢١٤، ابن تغري بردى: المصدر السابق، جـ١ ص ٨٥.

(٩٣) نقفور : المصدر السابق ، ص ٥٧ ، ٨٢، ٨٣.

(٩٤) أبو عبيد البكرى: المصدر السابق ، ص ٣٨– ٣٩.

(٩٥) الكندى: المصدر السابق ، ص ٥٢.

(٩٦) برديات قرة بن شريك : رقم: ١٣٥٠، ٤١، ص ٢١١، ٢٥٦.

(٩٧) بردية رقم: ٤١، لوحة ٣٧ ب ، قرة بن شريك ، ص ٢١١.

(٩٨) الكندى: المصدر السابق ، ص ٥٢، ٦٣.

(٩٩) ابن عبد الحكم:المصدر السابق ، ص ٢٢٣ ، ياقوت: المصدر السابق، جـ٢، ص ٩٢، ٩٣. ورد ذكر هذا الميناء في برديات قرة : رقم ١٤٣٤، ص ٢٤٥.

(١٠٠) بردية رقم ١٤٣٤، ص ٢٤٤.

(١٠١) برديات قرة، ص ١٠٥.

(١٠٢) برديات قرة : رقم: ١٣٣٦، ١٣٣٥، ١٤١٠، ١٤٣٤، ١٣٣٧، ص ٢٢٢.

(١٠٣) برديات قرة : رقم: ١٤٣٣، ١٤٤٩، ١٤٣٤، ص ٢٤٤.

(١٠٤) بردية قرة : رقم: (١٣٥٠)، ص ٢٥٦.

(١٠٥) بردية قرة : رقم: (١٤٣٤)، (١٣٧٤)، ص ٢٤٤، ٢٦٢.

(١٠٦) بردية قرة : رقم: (١٤٣٤)، ص ٢٤٤، ٢٤٥.

(١٠٧) بردية رقم: ١٤٤٩، ١٣٥٤، ١٤٣٤، ١٣٨٦، ١٣٨٧. على محمد فهمى : تاريخ البحرية المصرية ، ص ٣٧٥.

(١٠٨) بردية رقم ١٣٥٤. على فهمى : نفسه ، ص ٣٨٧.

(١٠٩) بردية رقم ١٤٣٣ ، على فهمى : نفسه ، ص ٣٥٧.

(١١٠) برديات قرة : رقم ١٣٧١ ، ص ٢٦١.

(١١١) برديات ١٤٠٨، ١٣٦٩. على فهمى : نفسه ، ص ٣٧٣.

(١١٢) قرة : رقم ١٤٣٤ ، ص ٢٤٤، ٢٤٥.

(١١٣) قرة : رقم ١٤٣٤، ص ٢٤٤، ٢٤٥.

(١١٤) على محمد فهمى : تاريخ البحرية المصرية ، ص ٣٧٥، سعاد ماهر : المرجع السابق ،ص ٨٧ .

(١١٥) بردية رقم ١٤٣٤. على محمد فهمى : نفسه ، ص٣٧٥.

(١١٦) بردية رقم ١٤٣٣. على فهمى : نفسه ، ص٣٧٥.

(١١٧) برديات قرة : رقم:٣٥، ص٢٠٥، ١٣٥٧، ١٣٣٥، ١٣٤٩، ١٤٠٤، ص١٠٧، ٢٢٢، ٢٢٨.

(١١٨) بردية رقم ١٤٣٣، ١٤٣٤، ١٤٤٩. على فهمى : نفسه ، ص ٣٧٥.

(١١٩) هروب أحد البحارة وعليه غرامة بسبب هروبه (٣/٤ دينار) لوحة ٣٣، ص ٢٠١، برديات قرة :رقم ١٤٣٤، ١٣٣٧، ١٣٢٥٠.

(١٢٠) برديات قرة : ١٣٩٣، ص ٢٦٧.

(١٢١) النبج : البردى يجعل بين لوحين من ألواح السفينة، فيكون الصانع بويج والجمع نوبجيين (الفيروز أبادى/ المحيط).

(١٢٢) المجلفطين القلاف: يدخل بين مسامير الألواح وخروزها كتان ممسوحة بالزفت والقار أو الليف والقار وفعله الجلفطة. برديات قرة ، ص ٢١٣.

(١٢٣) بردية قرة : رقم ١٣٨٦، ص ٢٦٣.

(١٢٤) بردية قرة : رقم ١٣٩١، ص ٢٦٥- ٢٦٦.

(١٢٥) بردية قرة : رقم ١٣٥٠، ص ٢٦٥.

(١٢٦) بردية قرة : رقم ١٣٣٣، ص ٢٢١.

(١٢٧) ساويرس: المصدر السابق ، جـ١، ص ١٤٩.

(١٢٨) ساويرس: نفسه ، جـ ١ ، ص ١٥١، ١٥٢

قائمة المصادر والمراجع

أولاً : المصادر العربية والمترجمة :

. ابن عبد الحكم : فتوح مصر وأخبارها ، تحقيق عبد المنعم عامر، الهيئة العامة لقصور الثقافة ، القاهرة، (د.ت).

. البلاذرى : فتوح البلدان ، القاهرة ، (د . ت) .

. ابن تغرى بردى : النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة ، الهيئة العامة لقصور الثقافة ، القاهرة ، ٢٠٠٨م .

. ابن حزم: جمهرة أنساب العرب، تحقيق عبد السلام هارون، دار المعارف، القاهرة، (د.ت) .

. أبو عبيد البكرى: المغرب في ذكر بلاد أفريقية والمغرب، مكتبة المثنى، بغداد ، ١٨٥٧م.

. ديونسيوس التلمحرى : تاريخ الأزمان ، ترجمة شادية توفيق ، القاهرة ، ٢٠٠٨م .

. ساويرس بن المقفع : تاريخ بطاركة الكنيسة المصرية ، باريس ، ١٩٠٤م.

. السنكسار القبطى اليعقوبي ، مكتبة السيدة العذراء ،٢٠١٣م.

. السيوطى : حسن المحاضره في تاريخ مصر والقاهرة ، تحقيق محمد أبو الفضل ابراهيم ، دار إحياء الكتب العربية ، ١٩٦٧م.

. الطبرى : تاريخ الرسل والملوك ، دار المعارف ، القاهرة ، ١٩٦٩م .

. قرة بن شريك : برديات قرة بن شريك ، تحقيق جاسر بن خليل أبو صفيه ، الرياض ٢٠٠٤م .

. الكندى : الولاة والقضاة ، ، بيروت ، ١٩٠٨ م .

. المالكى : رياض النفوس ، دار الغرب الإسلامي ، بيروت ، ١٩٩٤م.

. المقدسي : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ليدن ، ١٨٧٧م .

. المقريزى : الخطط المقريزية ، مكتبة مدبولى ، القاهرة ، (د . ت).

: البيان والإعراب عما بأرض مصر من الأعراب، تحقيق ابراهيم رمزى، القاهرة، ١٩١٦م .

. نقفور : التاريخ المختصر ، ترجمة هانئ البشير ، دار النهضة المصرية ، ٢٠٠٧.

. النويرى : نهارية الآرب في فنون الأدب ، القاهرة ، ١٩٨٣م .

. ياقوت الحموى : معجم البلدان ، دار صادر ، بيروت ، ١٩٥٥م .

. اليعقوبي : تاريخ اليعقوبي ، ليدن ، ١٨٨٢م .

. يوحنا النقيوسي : تاريخ يوحنا النقيوسي ، ترجمة عمر صابر عبد الجليل ، دار عين ، القاهرة ، ١٩٩٦م .

ثانياً : المصادر والمراجع الأجنبية :

–Grohman ; from the World of Arabic Papyri , Cairo , 1952.
–Johnson (A. Ch) and West (L.C); Byzantine Egypt, economic studies, Princeton, 1949.
–Ostrogorsky; the Byzantine Empirein the seventh Century ,
–Thephanes ; the Chornicle , translated ;C.Magno,and R.Scott, Oxford, 1997.
Sebeos: History , Liverpool University press, 1999.
–Toutain (J); The Economic life of the Ancient world, London, 1930

ثالثاً : المراجع العربية والمعربة :

. إبراهيم العدوى : مصر والشرق العربي درع الإسلام ، القاهرة ، ١٩٨٩م .
. إبراهيم العدوى : نهر التاريخ الإسلامي ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، (د . ت).
. إبراهيم نصحى : مصر في عصر البطالمة ، مكتبة مصر ، القاهرة ، (د . ت) .
. أرشيبالد لويس : القوى البحرية والتجارية في حوض المتوسط ، ترجمة أحمد محمد عيسي ، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة ، (د . ت) .
. جرجى زيدان : تاريخ العرب قبل الإسلام ، دار الهلال ، القاهرة ، (د . ت).
. جورج فضل حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندى ، ترجمة يعقوب بكر ، القاهرة ، ١٩٥٨م .
. زبيدة محمد عطا: الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، دار الأمين، القاهرة ، ١٩٩٤م.
. ستيفن رنسيمان : الحضارة البيزنطية ، ترجمة توفيق جاويد ، القاهرة ، ١٩٩٧م .
. سعاد ماهر : البحرية في مصر الإسلامية ، القاهرة ، ١٩٦٧م .
. سعيد عاشور : أوربا العصور الوسطى ، مكتبة الأنجلو ، القاهرة ، ١٩٨٨م .
. سيده الكاشف : سواحل مصر الشمالية عبر العصور ، سلسلة تاريخ المصريين ، القاهرة ، ١٩٩٩م .
. سيده الكاشف : مصر في فجر الإسلام ، القاهرة ، ١٩٩٩م .

- على محمد فهمى : تاريخ البحرية المصرية ، (أعمال ندوة تاريخ البحرية) ،منشأة المعارف ، الأسكندرية ، ١٩٧٣م .
- على محمد فهمى : التنظيم البحرى الإسلامي في شرق المتوسط (ق ٧ – ١٠ م) ، ترجمة قاسم عبده قاسم ، دار عين ، القاهرة ، ١٩٩٧م .
- علية الجنزورى : هجمات الروم البحرية على شواطئ مصر الإسلامية في العصور الوسطى ، الهيئة العامة للكتاب ، القاهرة ، ١٩٩٩م .
- محمد ياسين الحموى: تاريخ الأسطول العربي ، دمشق ، ١٩٤٥م .
- هانئ البشير : الدولة البيزنطية (٦٤١ – ٧١١م) ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، (د . ت).
- هيو كيندى : الفتوح العربية الكبرى ، ترجمة قاسم عبده قاسم ، المركز القومى للترجمة ، القاهرة ، ٢٠٠٨م .